

**TOYOTA
2000GT**

MF10 MF10-C

Sales manual

1969.9



トヨタ自動車販売株式会社・販売拡張部

1. トヨタ2000GTの発表まで

昭和39年第1回日本GP(グランプリ)レースでクラウン、コロナ
パブリカと、すべてのツーリング・カー部門に完勝したトヨタ技術
部門では、その後のモーター・スポーツの発達と技術の向上を図る
ため、より高性能の高速車を作ることを検討しはじめた。

レースによる勝利は一般の量産車の進歩に大きく寄与するととも
に企業イメージをも大きく向上させる。それだけに、本格的な高速
高性能車の開発は、慎重のうえにも慎重でなければならない。

純粋のレーシング・マシンでは量産車とかけ離れすぎるので、將
来量産でき、市販が可能な本格的グランド・ツーリングカーを作ら
うということになった。



第12回モーターショウで大きな話題を呼んだ

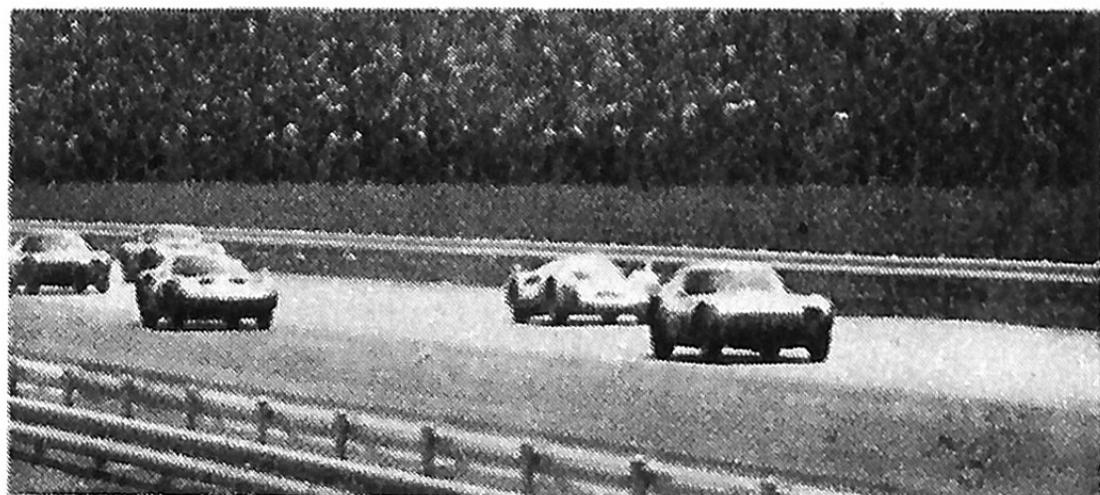
昭和40年の第12回東京モーターショウの10ヵ月ほど前、トヨタの
技術陣は最終計画図を完成、その試作をヤマハ発動機に発注、トヨ
タとヤマハの技術で入念な仕上げがなされた。そして本格的なGT
製造の発案から1年して、プロトタイプ第2号車が第12回東京モー
ターショウにデビューした。

この第2号車は、ショウ終了後、実車によるはじめての本格的な
長距離耐久テストに入り、とくに高速耐久性をテストする場所を求
めていた。

2. レースに出場

ちょうどこの時、第3回日本GPレースが富士スピード・ウェイで開催された。トヨタ2000GTはあくまでもサーキットにおける変化にとんだ高速テストを経験するために出場した。

今日のモデルに採用されているマグネシウム・ホイールやリミッド・スリップ・デフなどは、すでに社内的な耐久テストはパスしていたが、レースというさらにきびしい条件の中で、再確認することが目的であった。こうした課題と取りくみながらも、第3回日本GPレースでトヨタ2000GTはみごと3位に入賞し、その底力の片りんをのぞかせた。



第3回日本GPレースで3位に入賞

次の課題は高速長距離の走破であった。第3回日本GPレースの1カ月後、鈴鹿サーキットで日本初の長距離レース、鈴鹿1000キロ・レースが開催された。

このレースには、GPレースの勝利車プリンスR380はついに参加せず結局トヨタ2000GTが1、2位で圧勝という、いわば記録との戦いのような結果となった。

こうして自信をつけたトヨタ2000GTが、つぎに挑戦したのが、世界の自動車業界をうならせた、茨城県・谷田部のテスト・コースにおけるFIA、JAF公認による超高速耐久トライアル（41年10月1～4日）であった。

3. 超高速耐久トライアルで16の世界・国際新記録を樹立

昭和41年10月4日、トヨタ2000G Tはみごとに3つの世界新記録と、13の国際新記録のレコード・マークの栄冠に輝いた。この超高速耐久トライアルは、茨城県・谷田部のFIA(国際自動車連盟)公認トラックにおいて、FIAとJAF(日本自動車連盟)の厳しいルールに基いて行なわれたが、10月1日から4日間、連続78時間、走行距離16,000キロ、10,000マイルにおよぶという苛酷なものであった。

そのあいだに、雨と風をともなった台風28号が無情にもおそいかかり、時間と距離という強敵に加えて、天候までがトヨタ2000G Tの前途にたちはだかった。しかし、黄色と緑色のツートンカラーに塗りわけられた挑戦車は、飛行機の爆音のようなエキゾースト・ノイズをひびかせながら、黄色い稻妻のようにコースをまわりつづけた。平均時速じつに206.18km。この間に、合計16の世界・国際新記録がぞくぞくと誕生したのである。(記録一覧表参照)



世界新記録には、排気量による区分はない。この記録に挑むにはどんなに大きなエンジンを積んだ車にも、どんなに特殊改造した車にも平等に権利が与えられる。トヨタ2000G Tが新記録を達成するまでのレコード保持車はフォード・コメット(4,700ccといわれる)

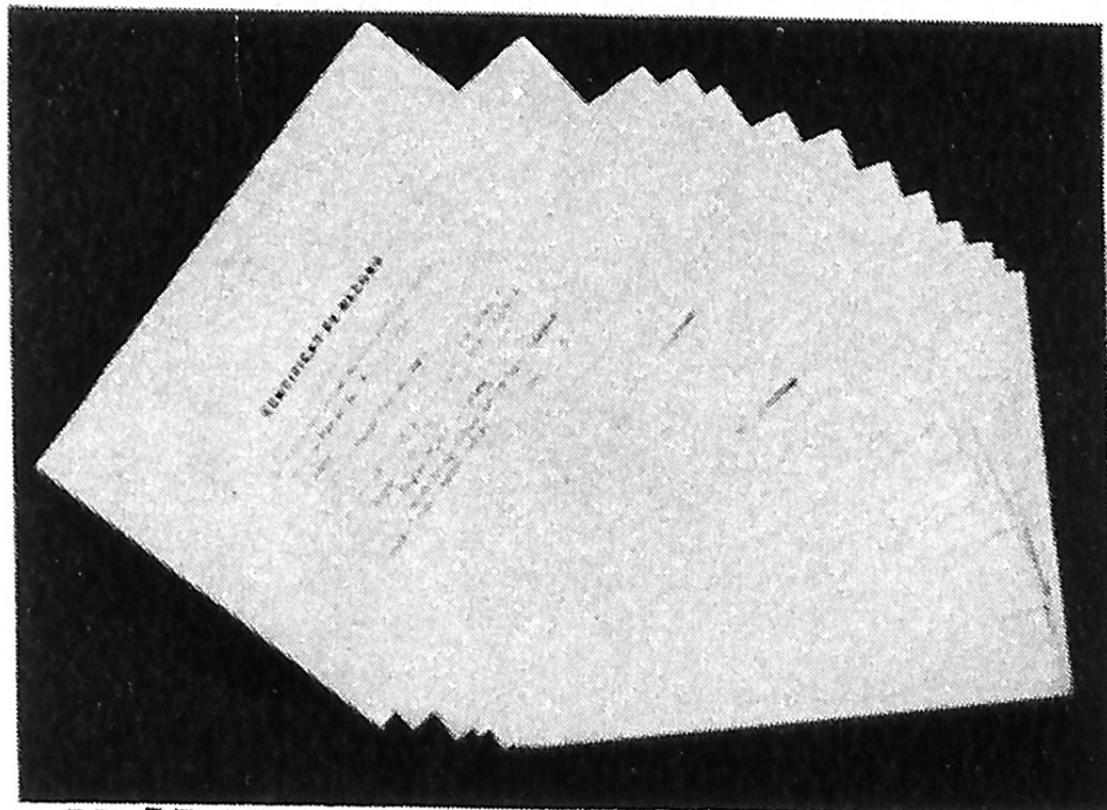
であった。自動車は短時間なら思いきって高速を出すことができるだが、そのスピードを長時間持続することは、技術的に至難のワザである。もしも、フォード・コメットのこの記録を破るものがあるとすれば、それは記録挑戦用につくられた<スピード・マシン>、おそらくは大排気量のエンジンを搭載したバケモノであろうというのが常識であった。それを排気量にしてコメットの2分の1以下のトヨタ2000G Tが、一挙に粉碎したのである。

国際新記録は排気量によるクラス別に与えられる。トヨタ2000G Tの属するEクラスでのレコード保持車は72時間ではトライアンフ(153.09km/h)、15,000キロではA C (121.889km/h)、10,000マイルではヤッコ・ロサリエ (111.203km/h) である。これとくらべてトヨタ2000G Tの記録が、どんなに驚異的なものであるかがわかるだろう。

しかもトライアルを完走したトヨタ2000G Tは、まったくの市販モデル、いわば「普段着」のままであったということに注目したい外観こそ挑戦の目的にそって多少手を加えられていたが、中味は市販車そのまま、工具・修理部品や走行中の無線通話のための通信器機、容量150㍑のガソリンタンクなど、余計な重量物を搭載していたため、むしろ重量は市販車両のそれを200kgも上まわった。

トライアル終了後、この超長距離を走り抜いたトヨタ2000G TのエンジンはFIAのルールに従って分解され、徹底的に検査・測定された。この検査に立会った大会競技長・技術委員長平尾東大教授は、エンジンの各部分が全然無傷で新品同様であるのに驚き「この分なら、もっともっと走ってもよかつたのに」と語っていた。

12月になってこの16の記録はFIAによって公認され、名実ともに最も権威ある公認世界新記録・国際新記録となった。これほどあざやかに日本の自動車技術を世界に印象づけた快挙はない。



FIA発行の記録認定証

その後、トヨタ2000GTの記録はボルシェ911Rに破られたものの、3つの世界新記録と13の国際新記録を樹立したトヨタ2000GTの意義は極めて大きいものがある。

●トヨタ2000GTの記録（カッコ内は従来の世界及び国際記録）

種目	(平均時速km/h)	種目	(平均時速km/h)
①世界新 (フォード・コメット Cクラス 3000~5000cc 202.21)	72時間 206.02	⑥国際新 (トライアンフ 164.23)	24時間 260.23
②世界新 (フォード・コメット Cクラス 3000~5000cc 201.75)	15,000km 206.04	⑦国際新 (トライアンフ 164.91)	5,000km 206.29
③世界新 (フォード・コメット Cクラス 3000~5000cc 200.23)	10,000Mile 206.18	⑧国際新 (トライアンフ 164.94)	5,000Mile 204.36
①国際新 (クーペー 202.39)	6時間 210.42	⑨国際新 (トライアンフ 165.02)	48時間 203.80
②国際新 (ボルシェ 186.59)	1,000Mile 209.65	⑩国際新 (トライアンフ 164.53)	10,000km 203.97
③国際新 (ボルシェ 186.13)	2,000km 209.45	⑪国際新 (トライアンフ 153.09)	72時間 206.02
④国際新 (ボルシェ 186.25)	12時間 208.79	⑫国際新 (AC 121.889)	15,000km 206.04
⑤国際新 (トライアンフ 164.15)	2,000Mile 207.48	⑬国際新 (ヤッコ・ロサリエ 111.203)	10,000Mile 206.18

●世界記録には排気量による区別なし

●国際記録はクラスE（排気量1500~2000cc）の世界最高記録

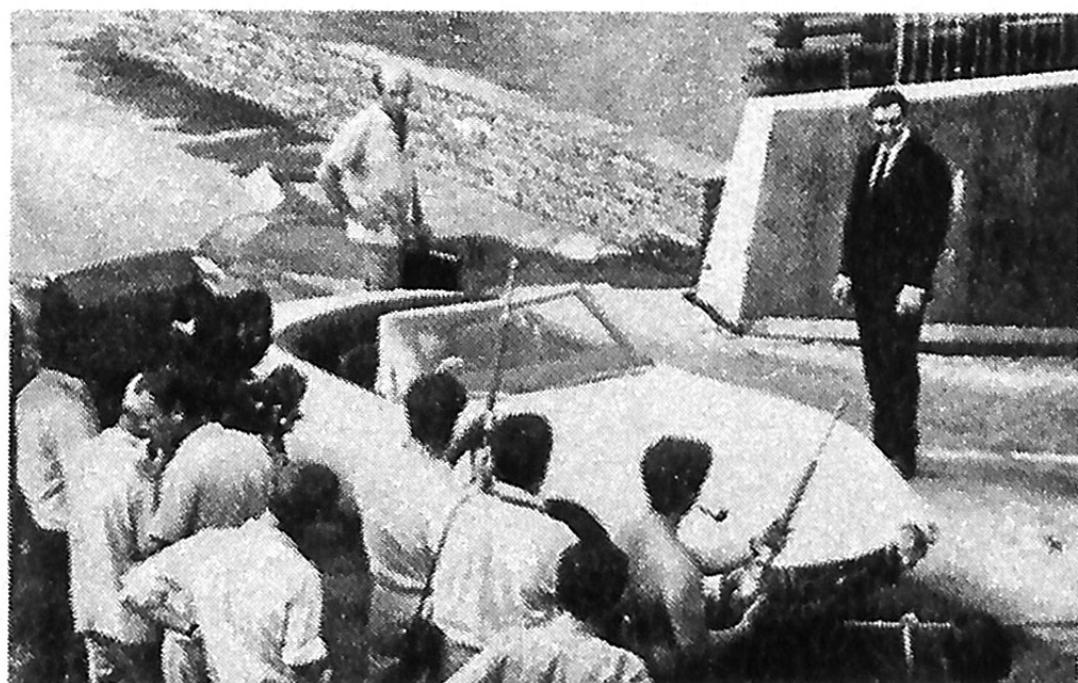
4. 映画007シリーズに、ボンド・カーとして登場

世界的に人気のあるアクション・スパイ・ドラマ「007シリーズ」は、ご存知秘密情報員ジェームス・ボンドが主役の英國映画である。とくにこのシリーズは自動車にうるさく、第4作までボンドカーとして登場したのは、自国の代表的スポーツカー、アストン・マーチンDBであった。映画にチラチラ現われる車にしてもリンカーン・コンチネンタルや、フォード・ムスタングなどいずれも選びぬかれた世界の名車ぞろいである。

その第5作「007は2度死ぬ」で、ボンド・カーとして初めて外国車が選ばれトヨタ2000GTが使われる。

トヨタ2000GTのスタイル、風格、性能、豪華さ、すべてが車に目のこえたスタッフの希望にぴったり合ったからだという。

映画の中でジェームス・ボンドはトヨタ2000GTの特製コンバーチブルで夜の東京を疾走する。この車には日本というお国柄にふさわしく超小型TV受像機、小型ビデオ装置、追跡用カメラなどエレクトロニクスの粹をあつめた特殊装備がとりつけられ、文字どおり完ぺきなディテクティブ・カー（諜報車）として武装されている。



「007は2度死ぬ」の撮影風景

この特製コンバーチブルはトヨタで2台製作され、1台は、日本ロケ後、東京モーターショウをはじめ国内各地で展示された。もう1台はロンドンに空輸され、「007は2度死ぬ」封切りに先立ち大規模なプロモーション・キャンペーンを開催、さらに欧米各地のモーターショウに出品され大センセイションをまきおこしている。



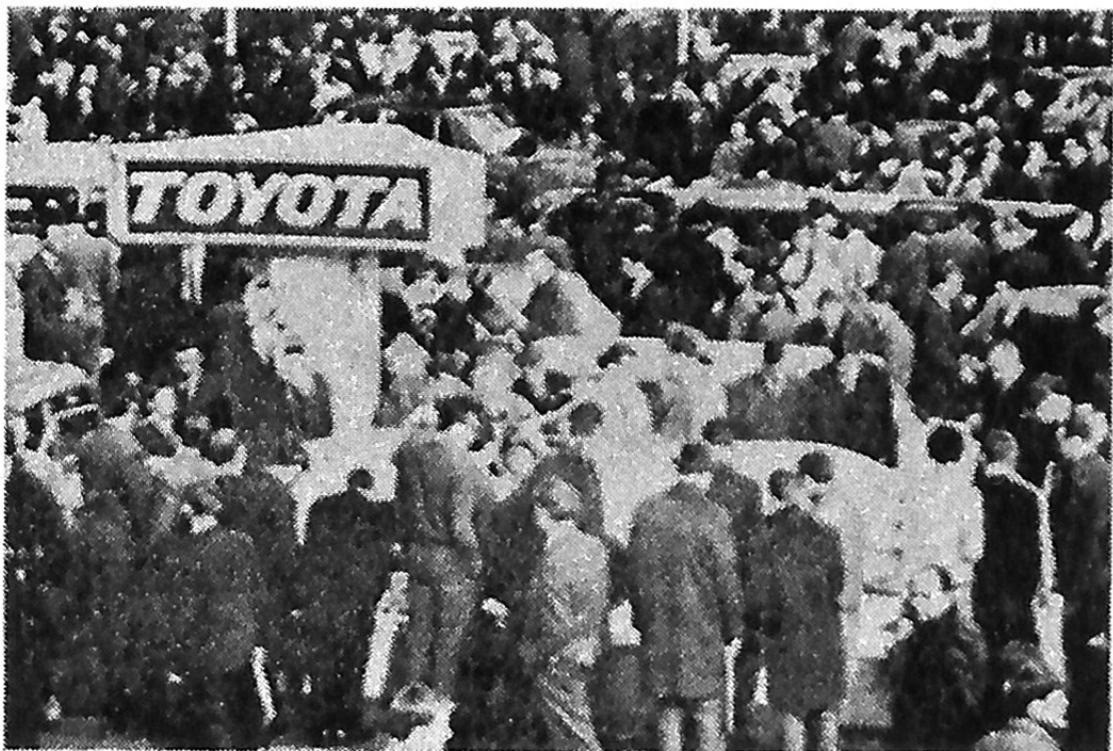
ロンドンに向け空輸されるトヨタ2000GT

5. 海外での人気も絶大

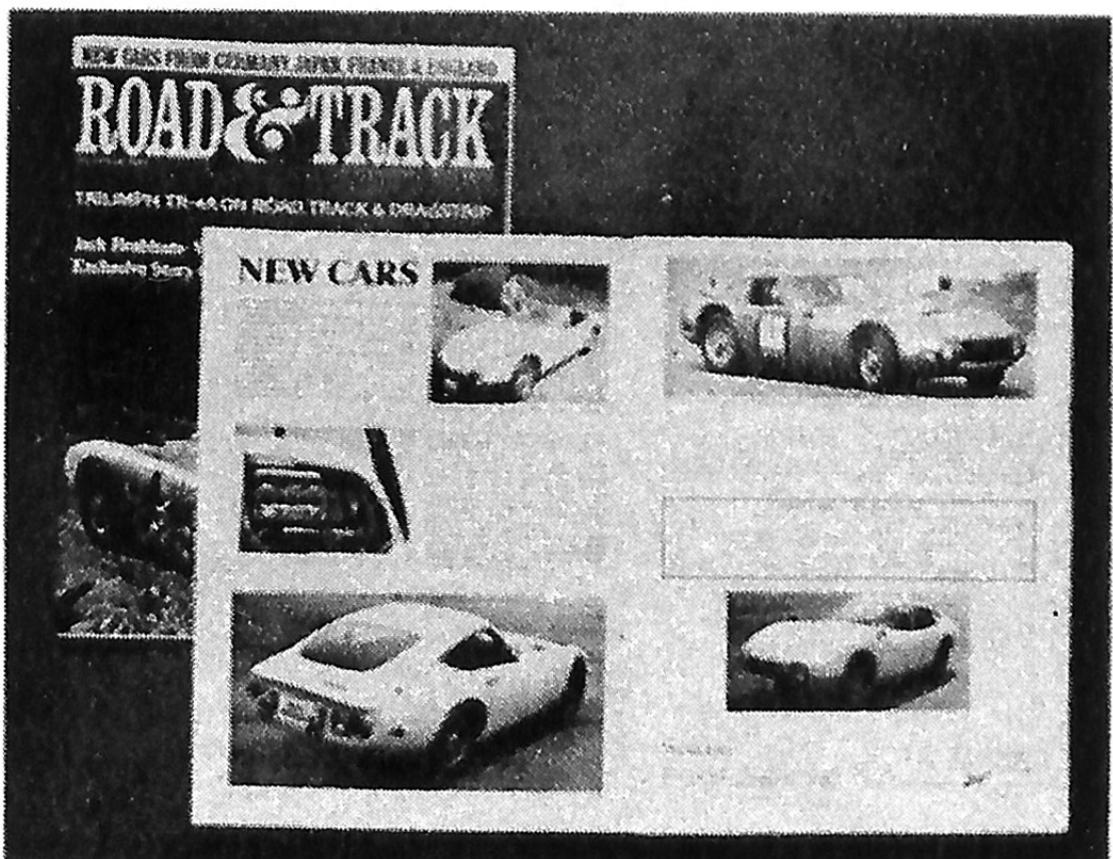
超高速耐久トライアルにおける16の世界・国際新記録の樹立や、ボンド・カーに採用されるといったニュースは、いち早く外電で世界各地に伝わり、既にトヨタ2000GTの名はあまねく有名となった

ブリュッセル、アムステルダム、ジュネーブ、マイアミ、ニューヨークなど世界各地の自動車ショウ、モントリオールの万国博覧会に出品されたトヨタ2000GTは、会場の人気をひとりでさらった感があった。すでに海外からの引合いも多く、「こちらではいつから発売されるのか」という問い合わせが、数多く寄せられている。

トヨタ2000GTが、トヨタの技術とわが国自動車工業の水準の高さを代表して、世界のハイウェイやレース場に現われる日も間近い



アムステルダム・ショウでも大人気



海外の自動車専門誌も注目！

B トヨタ2000GTの特徴

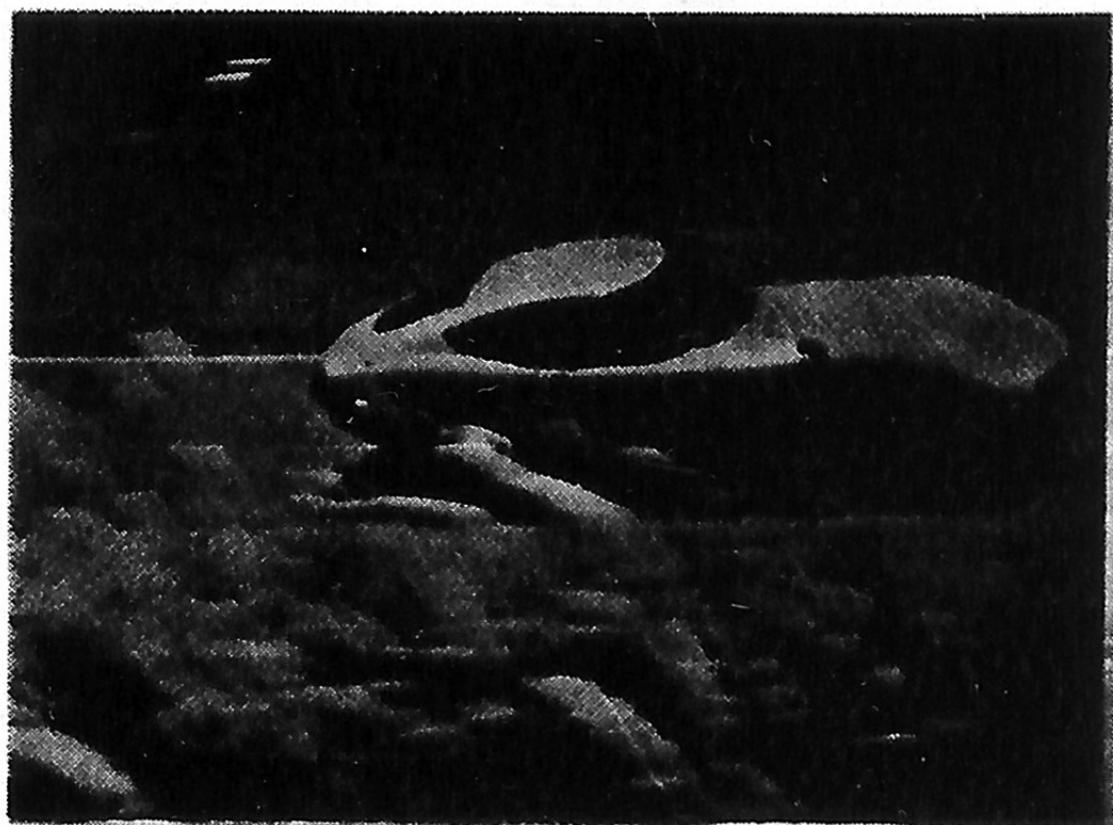
トヨタ2000G Tの魅力を、ひとことで語るのはむずかしい。この車は、いってみればすべてが新らしい。すべてが、わが国で最も進んだ技術の所産であり、ひとつひとつの機構・性能などすべてがそのままこの車のセリング・ポイントである。



1. 日本で初めての本格的グランド・ツーリングカーである

トヨタ2000GTは、いわゆる性能本位のスポーツ・カーとは本質的に異なった本格的な最高級グランド・ツーリングカーであり、性能においても、居住性においても世界のトップ水準をゆく。

そのメカニズム、装備については、構造解説編で詳述するがそれらのすぐれた機能性に加えて、トヨタ2000GTはたとえようもなく豪華な雰囲気をもった、いわば「おとなのスポーツ・カー」といえる。この車こそカー・オーナーに誇りと感激と運転する喜びと満足を感じさせる、わが国で初めての最高級パーソナルGTである。



GTとは……

Grand Touring (英) 又は Grand Tourisme (仏) の略語であり、グランド・ツーリングカーと呼ばれる。

FIA (世界自動車連盟) によってコントロールされている自動車レースは、車の型式によるものとレースの種類によるものとがある

1) 自動車の型式によるもの

- a) ツーリングカー・レース
- b) グランド・ツーリングカー・レース
- c) スポーツカー・レース
- d) フォーミュラカー・レース
- e) ドラッグ・レース
- f) ゴーカート・レース

2) レースの種類によるもの

- a) スピード・レース
- b) ラリー
- c) ジムカーナ
- d) ドライビング・コンテスト

● ツーリングカー

日常見なれている一般の乗用車のことで、量産ツーリングカーと改造ツーリングカーに区分される。いずれも現在メーカーによって生産中のモデルを指す。

量産ツーリングは年間、最少1,000台の割合で製造されていなければならず、少なくとも4座席を備えなければならない。ただし気筒容積が700ccまでの車は「2座席」でもよい。

改造ツーリングは量産ツーリング車を高度にチューニングアップした車である。

● GT (グランド・ツーリングカー)

FIAの定義によれば、経済性を特に考慮せず、最良の性能と快適性を目的に顧客に販売される少量生産車（付則J項：第3グループ）となっている。いわゆる一般に呼ばれるスポーツカーであり、連続12カ月間に最低500台以上生産された車を指す。

● スポーツ・カー

生産台数に関係なく、メーカーが1台1台入念に仕上げたコンペティション（競争）モデル、またはプロトタイプ（原型）モデルがこれに数えられる。

● フォーミュラーカー

いうまでもなく葉巻タイプの競争車である

世界のGTの中におけるトヨタ2000GTの位置

前項でレースに焦点を合わせてGTを定義した。しかしこの定義は、あくまでも車を外からとらえたものにすぎない。次に車のもつ品格、内容、質といった内面からGTを性格づけてみよう。

自動車の先進国である欧米諸国には、数多くのスポーツ・カーがある。ちょっと捨いあげても、ポルシェ、フェラーリ、アルファロメオ、ジャガー、MG、トライアンフなどがある。これらの著名なスポーツ・カーのメーカーは、歴史も古くレース、ラリーなどのモーター・スポーツでの試練を経験し、今日の名声を築き上げているそれらのメーカーの作り出している名車の中で、トヨタ2000GTはどのような地位を占めるのであろうか。

一般にスポーツ・カーというと2人乗りのオープンタイプの車を指しているが、トヨタ2000GTは広義の意味でのスポーツ・カーではあるが、決して2人乗りの俗にいわれるスポーツ・カーではない。

単なるスポーツ・カーは車の持ついくつかの本質の中でも、とくに性能面を追求した車であるが、トヨタ2000GTは車の持つ本質のすべてをあらゆる面にわたって同時に追求した車であり、車の中では最高級に属するものである。

元来、GTとはGrand Touringの文字が示すように大陸旅行の足として使われる車を意味する。

長距離を長時間、高速で、しかも快適に走行できる車、すなわちすぐれた長距離走行性、品質・耐久性、操縦性や高い安全性はもちろんのこと、長距離ドライブに絶対不可欠の快適な居住性を備えた車のことである。

トヨタ2000GTは、まさにこうしたGT本来の意味でのGTとして設計・製造された日本で初めての本格的GTである。単にみてくれば、またカタログ表示の数字だけを追うために他の諸条件を犠牲にしたマス・プロのスポーツ・カーとは、既に設計思想において根本的に異なっている。

このようにトヨタ2000GTは、トライアンフTR4A、MGB、オースチン・ヒーレー、ニッサン・フェアレディーなどとは次元の違う車であり、それより車格は高く、ポルシェ、シャガーなどのいわゆる高級グランド・ツーリングカーといわれている車の性格を持った車である。

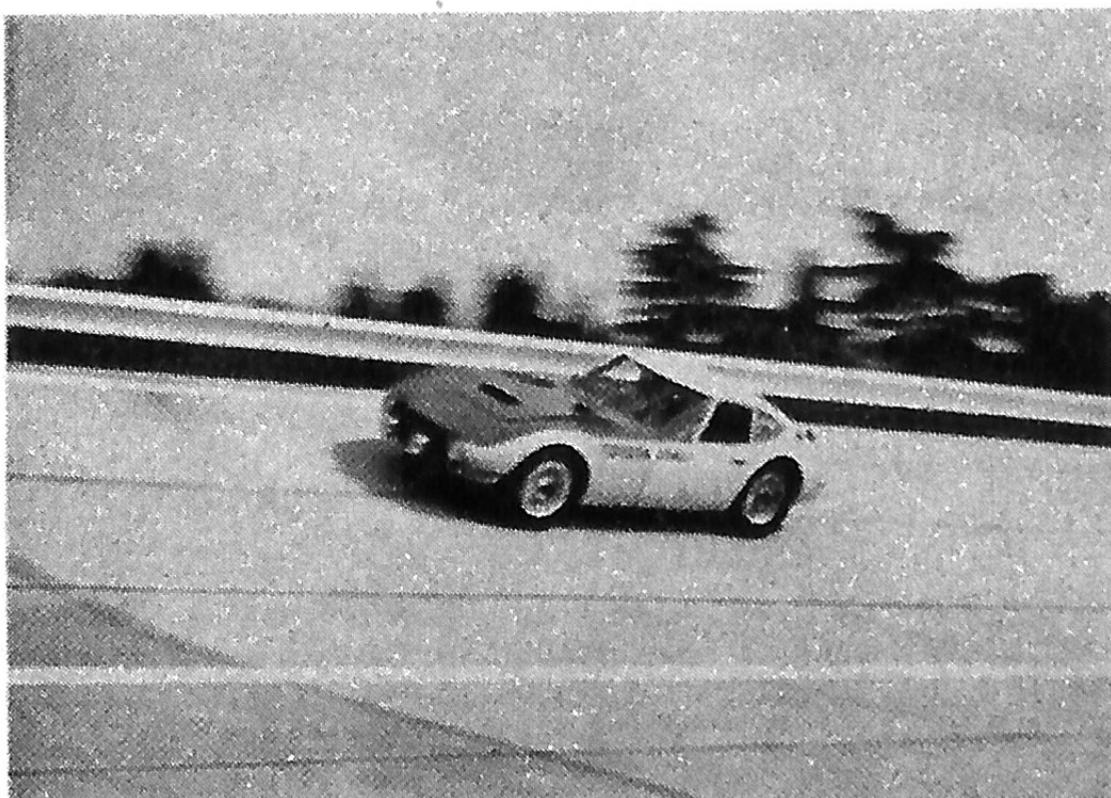
またグランド・ツーリングカーは、一般の実用車よりもはるかに個性（パーソナリティ）の強い車でなければならないが、その中でもボディースタイルの美しさは重要な要素である。その点、トヨタ2000GTは、ポルシェ、アルファロメオなどと比べてはるかに美しい車であり、パーソナルカーとしては、世界の名車といわれているグランド・ツーリングカーの中でも高い位置にランクされる。

真にトヨタ2000GTを理解している人は、フェアレディ2000、スカイライン2000GTなど、従来の国産スポーツ・カーやGTとトヨタ2000GTとを同じレベルで比較することはしないはずである。

トヨタ2000GTは、それらの車とは性格も異なるし、またグレードの点でも、はるかに他を引き離しており、今後世界のGTカーの中でも最高級グランド・ツーリングカーとして競合し得る車である

2. 3つの世界新記録と13の国際新記録に輝く車である

トヨタ2000G Tは、ほとんど市販車と同じ装備、仕様のままで、合計16の輝かしいFIA公認新記録を樹立した。すなわち、お客様が手に入れる車とまったく同様の、いうなれば「ふだん着」のままのトヨタ2000G Tが、この大偉業をなしとげたのである。



3. 世界のトップレベルを行く性能と機構をもつ車である

トヨタ2000G Tの驚異的な高性能を生みだすエンジンは

最 高 出 力	150PS/6,600r.p.m.
最 大 ト ル ク	18m・kg/5,000r.p.m.
リッター当り	75.8PS、9.1m・kg
馬力当り重量	7.63kg/PS

こうした高性能を誇るトヨタ2000G Tは、走行燃費の面でも、15.5 km/l（舗装平坦路最大荷重時・60km/h）という経済性を発揮する

- 高速時のコーナリングには、全輪独立懸架機構が効果的に働き、どんな走行条件でも、ロールの少ない安定した走行特性を示す。
- 高速からの制動には、とくに方向安定性の高い制動が得られるよう強力な制動力をもった真空倍力装置付きのディスク・ブレーキを全4輪に装備している。
- さらに、万一の場合の安全性を考え

3点支持式セフティ・ベルト、ヘッドレストを標準装備とした
金属突起のない内装

厚手のセーフティ・パッド

埋込みのインストルメント・パネルなど

安全性に対する配慮も完璧である。

- 温度調節が容易なエア・ミックス・タイプのヒーターと専用のクーラー（オプション）により、春夏秋冬を問わず快適なドライビングが楽しめる。
- 混雑した市街地では、低速にもねばり強いエンジンと、前進5段ミッションと、3速トヨグライドの採用によって、一般セダン並みに静かに走れるG Tである。

4. トヨタの先進技術がここに結集した。これがトヨタ2000GTである

トヨタ2000GTにはいたるところに、世界レベルを抜くトヨタの先進技術が見られる。その構成部品、機構、構造のどのひとつにも日本の最高水準にあるトヨタ技術が息づいている。

- わが国初のリトラクタブル・ヘッドライト
 - スケルトン構造で強力な、高速ウインドゥ・ワイパー
 - オープニングが思いきり広く、乗り降りのラクなドア
 - 出力性能と耐久性が抜群のDOHC 6気筒エンジン
 - 放熱効果の大きいクロス・フロー・タイプのアルミ製ラジエーター
 - オーバートップ付きオール・シンクロメッシュ前進5段のトランスミッション
 - わが国初の前後調整可能なステアリング・ハンドル
 - 頑丈なX型バックボーン・フレーム付きボディ
 - 走行安定性に優れた全輪独立懸架機構
 - 独立懸架機構に応じたダブル・ジョイント式リヤ・アクスルシャフト
 - 走行性能をダイナミックにするリミテッド・スリップ・デフ
 - わが国初の全4輪真空倍力装置付きディスク・ブレーキ
- どれひとつを見ても、トヨタ技術の結晶そのものである。

タイリングから、すべての部品まで完全に純国産である

トヨタは創業以来いたずらに外国の力にたよらず、まったく独自で技術を高め、新しい道を切りひらいてきた。これは日本のトップメーカーとしてのトヨタの思想であり、誇りである。

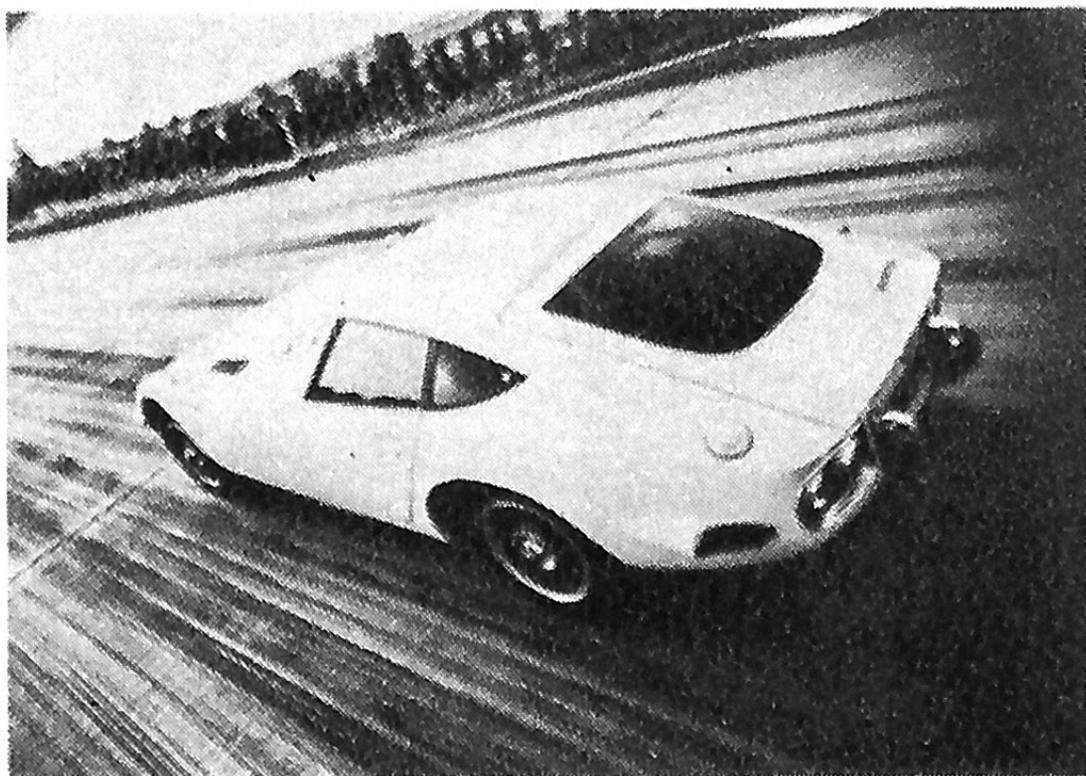
トヨタ2000GTはスタイリング・デザインから、部品のひとつひとつまで、すべてが完全に純国産である。これこそトヨタの理念の勝利である。

この車を完成するために、社外で製造する機能部品についても、トヨタは関連メーカーと力を合わせ、新しい技術の開発につとめたその成果がここに実ったといえよう。トヨタ2000G Tは、トヨタの先進技術と日本の自動車工業の水準の高さとを世界に示す車である

6. 自動車工学から生まれた、格調の高い洗練されたスタイル

トヨタ2000G TはX型バックボーン・フレームに、独自のデザイン思想に基いてボディーが架装された。つまり、機械工学および人間工学的条件を優先させ、その結果、帰納的に一切の無駄をはぶいたボディーを成形するという方法をとった。

まずエンジンやドライバー・シートの大きさや位置を決め、それをボディーでくるんだ、したがってデザインのために操縦性や居住性が犠牲にされるという悪弊が見られず、どこまでも機能的でありド



ライバーが最高の居住性と操縦性を満喫できる車として完成された

こうした機能本位のデザイン思想にもかかわらずトヨタ2000GTのボディ・スタイルの美しさは抜群である。カーブド・ガラスをもち、空気力学的に抵抗の最も少ないラインでまとめられた2ドア2シーターのファストバックとして、美しいスタイルのグランド・ツーリングカーとなった。

7. 最高級スポーツ・カーにふさわしい、豪華な本格派ムード

高級グランド・ツーリングカーのムードは、単に高性能・高機能部品の使用だけでは得られない。デラックスなコックピットのインテリア・デザインと、それらがかもし出す居住性に加えて、さらに一段とフレキシブルな操縦性が要求される。

- 居住性…世界最高級グランド・ツーリングカーにふさわしい豪華さそのもの。しかも、人間工学的にスポーツ・カーとしても最良の操縦性が得られるようにレイアウトされている。
- 豪華なシート…レザーぱりの肌ざわりのよいシックなパケットシートは、リクライニング付きで、前後に120mm移動調整ができる。
- 本格的なウッド・ハンドル…オイル・フィニッシュの高級マホガニー製。取付け位置は60mmも伸縮して調整ができるため、ドライバーは、自分のサイズにあわせて最も理想的なストレッチ・アームのポジションを得ることができる。
- インストルメント・パネルは人間工学的…ポリエステル塗装のローズ・ウッドぱりで、デラックスな居住性を感じさせる。各種計器類は深いフードの奥深く埋めこまれ、ガラスがないのかと錯覚するほどの無光沢仕上げである。計器類はすべて、ドライバーの目の方向に傾けてあり、超高速走行中でも車の状態を一瞬に読みとることができ。名実ともに高速走行を目的とした本格派向けの配慮である。

- 居住性を一層良くするヒーター、クーラー類…グランド・ツーリングカーの名にふさわしく、日常の使用にも快適な居住性をはかった。性能の良い専用クーラーと、エア・ミックス・タイプのヒーターとベンチレーターを装備し、夏冬・荒天時ともに快適なドライブができるようにした。

8. クラフトマンシップの成果

トヨタ2000G Tは、いわゆるベルト・コンベアからぞくぞく送り出されてくる量産車ではない。高性能DOHCエンジンは念入りに1基ずつつくられ、チューニングされてシャシーに載せられる。

あらゆる部品の納入・製品検査は、厳重のうえにも、また一段と厳重である。そして完成車はペテランのテスト・ドライバーにより1台1台走行テストを行ない、より完全な高性能グランド・ツーリングカーとして念入りにチェックされる。

この生産方法と思想こそ、良心的なクラフトマンシップによる製品の完成度を高める唯一の道であり、同時にお客様に真の満足と、所有することの誇りとを与えるものである。

9. 驚くべき経済性

GTやスポーツ・カーといえば、燃料消費率は思いきって犠牲にしてあるのが常識である。ところがトヨタ2000G Tは、驚異的な高速性能をもちながら、日常の普通走行にもびっくりする程燃費の経済性に優れている。運輸省の公式自動車検査においても、舗装平坦路で最大荷重時、60km/hの走行で1ℓ当たり15.5kmと設定された。これは排気量1500ccクラスの乗用車に準ずる燃費率である。

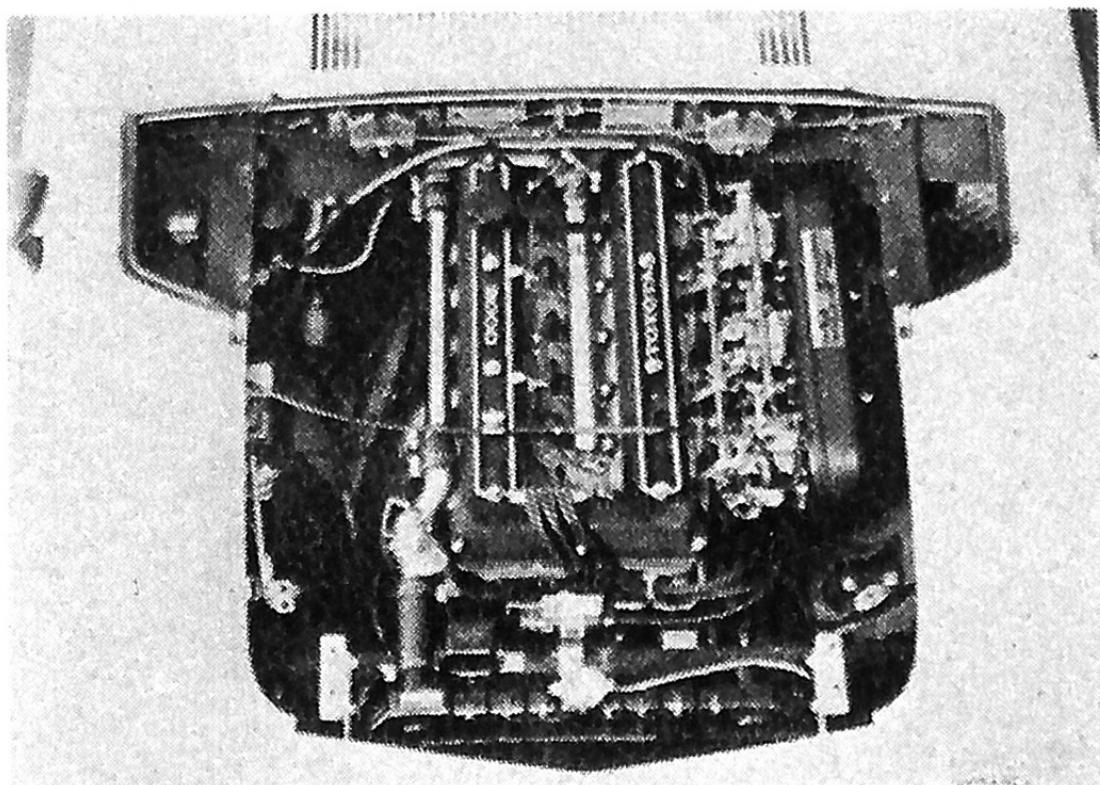
C トヨタ2000GTの構造

本格的高級グランド・ツーリングカーとしてのトヨタ2000GTは、あらゆる点で国際レベルを上まわる車である。

構造面から見ると、高性能・高出力エンジンはもとより空気力学的に理想的なボディ・スタイル、低い重心位置とガッチリしたロード・ホールディングを作りだす懸架構造などにより、高速走行時の安定性は抜群である。

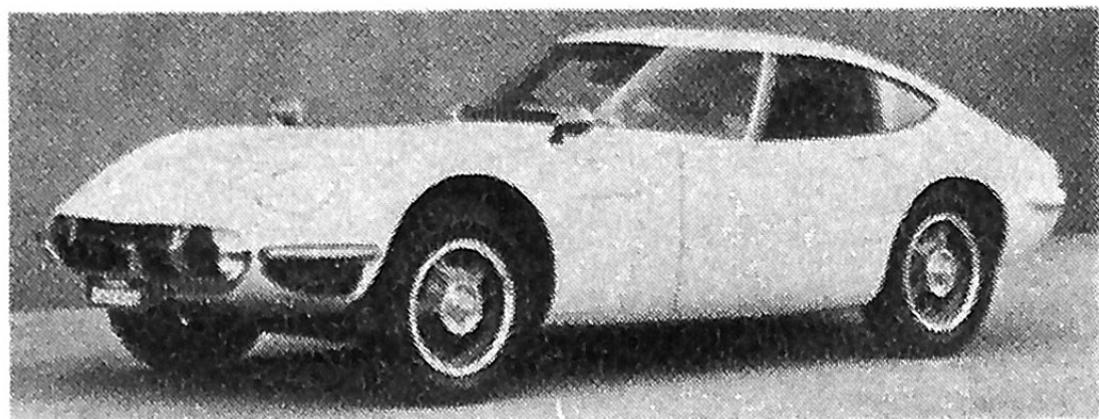
しかも操舵レスポンスにすぐれたラック&ピニオン式機構のステアリングは、鋭敏なギア比の設計により走行安定とともに方向性の確実さを増し、真空倍力装置付き高性能ディスク・ブレーキを全4輪に採用、高速安定性もきわめて高い。

DOHC、ツイン・チョーク・ソレックス・キャブレター3連装のエンジンと、最高速度215km/hの走行性能を生みだしたオーバー・トップ付き前進5段のトランスミッションは、16の世界・国際新記録を生んだレコード・マーカーとしての実績とともに、この車で最も注目すべきメカニズムである。



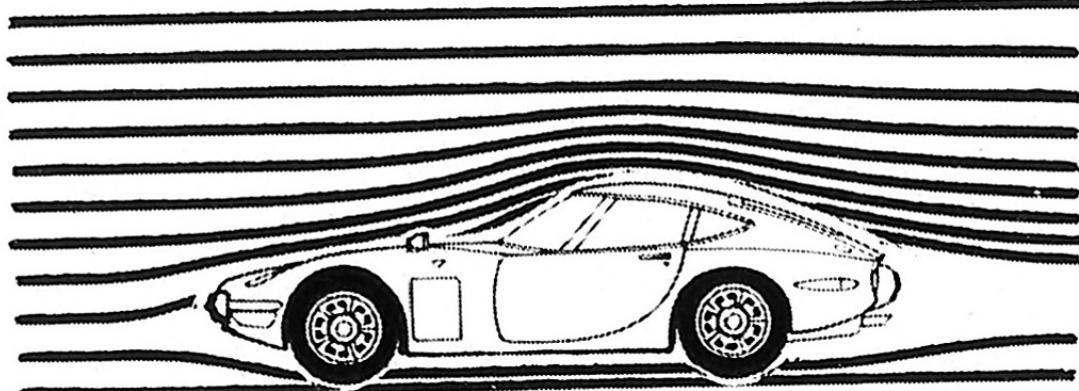
1. スタイリング

トヨタ2000GTのボデー・スタイルは、機能優先にデザインされたにもかかわらず、その美しさは抜群である。2ドア2シーターのファストバックとして、最も美しいスタイルにまとめられたトヨタ2000GTをさらに細部にわたって見てみよう。



車高をわずか1,170mmと低く、しかもボデーの外殻には不必要的空気抵抗を生ずる凸起物はなく、ボデーのあらゆるカーブが完ぺきに計算されたスタイルを見せてている。

ボデーの両側はサイド・シルを深くまき込みボデー底面を平坦にすることにより、下面からの走行抵抗が生じることを防止した。

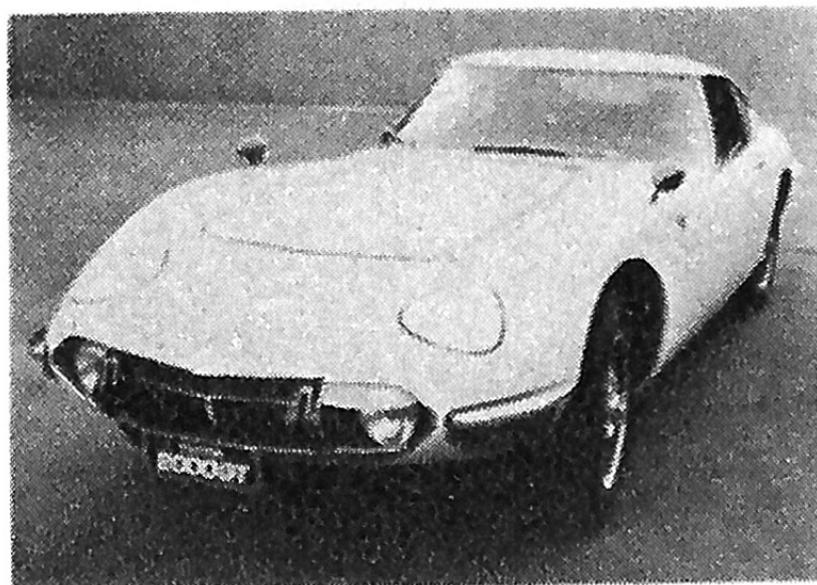


フォグ・ランプはボデーに組みこまれ、バルブを替えればロングレンジ・ランプにもなる。特殊なラリー競技などに参加する時以外は、ボデー外部にあらたにフォグ・ランプを取りつけるなどして、せっかくの美しいボデースタイルをそこなうことがない。

ヘッドライトはリトラクタブル（Retractable・引込み式）のため、屋間の走行時には、ボンネット上にまったく凸起物がない。

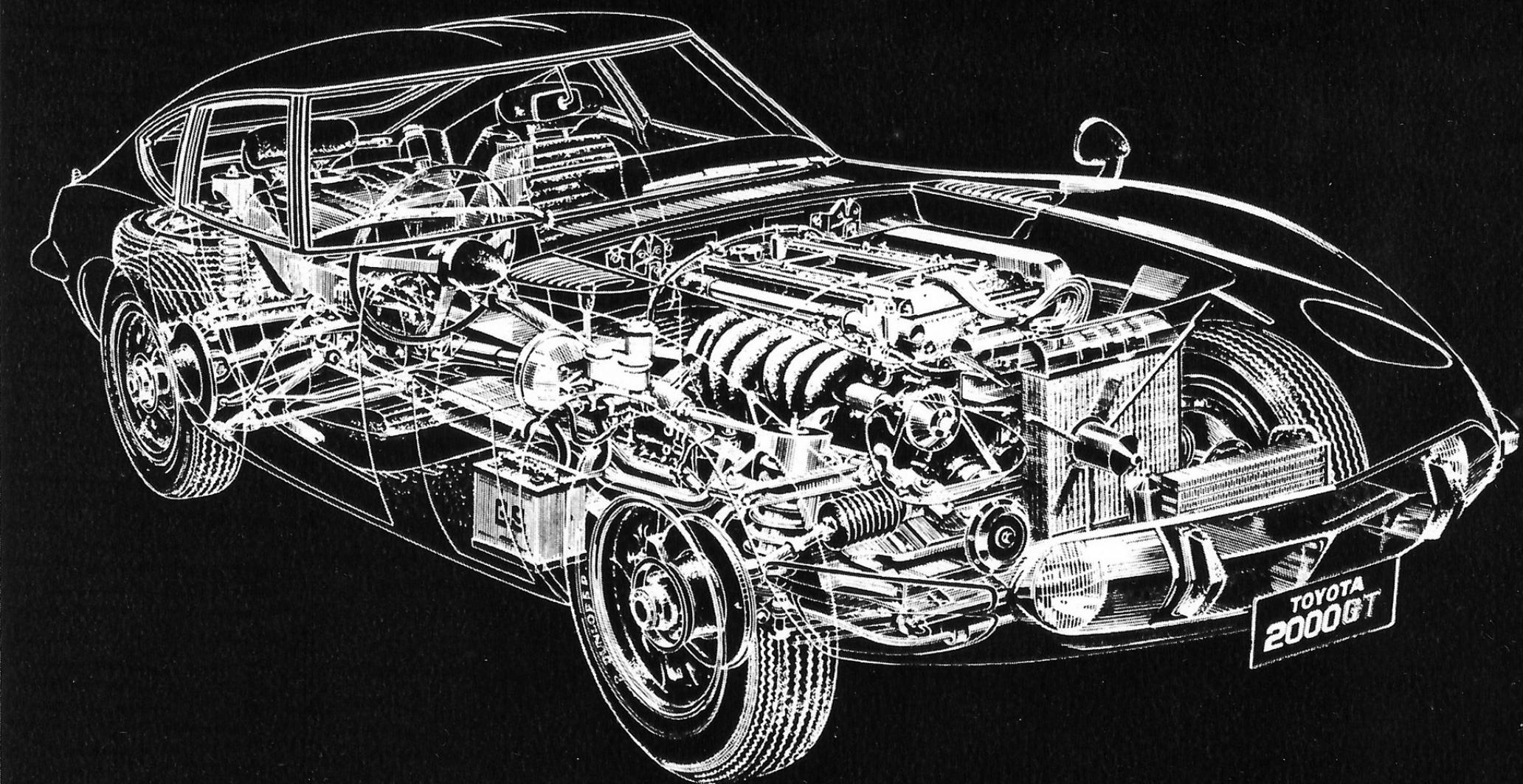
フロント・フェンダー上部のゆるやかなふくらみは、デザイン的なアクセントであると同時に、ドライバーに車両感覚を与える。

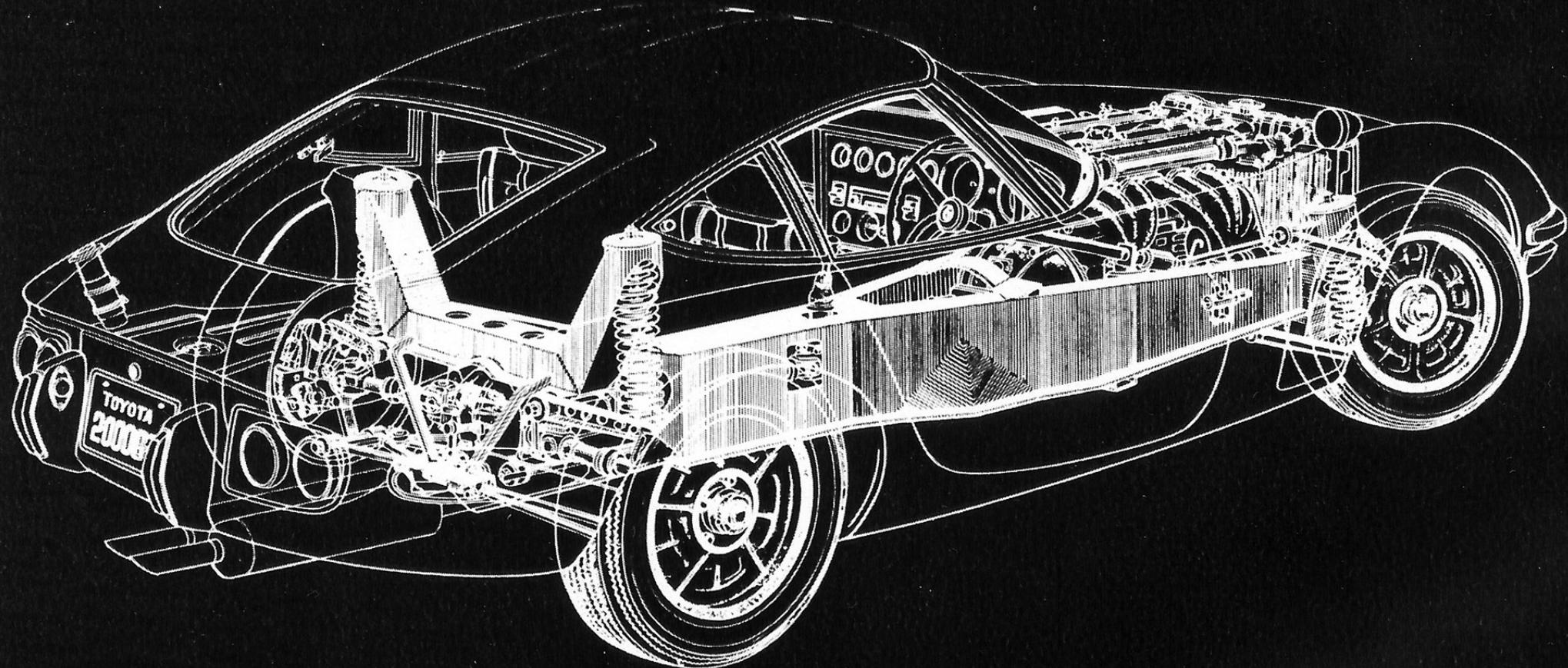
コックピットは広いカーブド・ガラスで構成され、明るく、しかも空気力学的にも抵抗の少ないラインを描いている。



テールのデザインはコードトロンカ・スタイルで、超高速走行時に生じるうず巻き効果を計算した、美しい高速車のフィニッシュである。







外車G Tとの主要諸元比較

車名 型式		トヨタ2000GT (MF10)	トヨタ2000GT (MF10-C)	Aston Martin Volante Convertible	Jaguar E type Coupé
全長 mm	4,175	←		4,623	4,453
全巾〃	1,600	←		1,676	1,657
全高〃	1,770	←		1,321	1,219
車両重量 kg	1,445	←		1,466	1,170
排気量 cc	1,988	←		3,995.	4,235
最高出力 hp/r.p.m.	150(PS) 6,600	←		(DIN) 282/5,500 (SAE) 265/5,400	
最大トルク kgm/r.p.m.	18.0/5,000	←		(DIN) 38.6/4,500 (SAE) 39.1/4,000	
最高速度 km/h	215	195		241.5	240
0-400m sec	15.9	16.9		15	15
ホイールベース mm	2,330	←		2,584	2,438
トレッド	前 mm	1,300	←	1,372	1,270
	後 mm	1,300	←	1,359	1,270
最低地上高 mm	155	←		65	140
最小回転半径 m	5.0	←		10.4	12.0
原動機	型式	直列6気筒	←	直列6気筒	直列6気筒
	内径×行程 mm	75×75	←	96×92	92.1×106
	圧縮比	8.4:1	←	8.9:1	9:1
	弁配置	DOHC	←	DOHC	DOHC
	化油器個数型式	ソレックス3連	←	3-SU	3-SU
燃料タンク容量 l	60	←		73	64
伝達装置	クラッチ型式	乾燥单板	←	乾燥单板ダイヤフラム	乾燥单板ダイヤフラム
	デフ型式	ハイポイド・ギヤ	←	ハイポイドベベル	ハイポイドベベル
	デフ減速比	4.375[4.111]	4.111[3.900]	3,730	3,070
タイヤ寸法	165HR15	←		6.70×15	185×15
ブレーキ型式	ディスク	←		ディスク	ディスク
懸架装置	(前)	独立ウイッシュボーン、コイル	←	独立ウイッシュボーン、コイル	独立ウイッシュボーン・トーションバー
	(後)	独立ウイッシュボーン、コイル	←	パラレル・トレーリングコイル	独立ウイッシュボーン・コイル

Porsche 911S Coupé	Lancia Flavia Convertible	Mercedes-Benz 280SL	Dino 206 GT	Fiat Dino Coupe
4,163.	4,340	4,258	4,200	4,507
1,610	1,610	1,760	1,700	1,696
1,320	1,370	1,305	1,115	1,315
955	1,110	1,275	(DiN) 1,000	1,280
1,911	1,800	2,778	1,987	1,987
(SAE) 190/6,800	(SAE) 96/5,200	(SAE) 195/5,900	(DiN) 180/8,000	(DiN) 160/7,200
(SAE) 21/5,500	(SAE) 16.5/3,000	(SAE) 27/4,700	(DiN) 19/6,500	(DiN) 17.5/6,000
225	173	200	235	200
				17
2,268	2,480	2,400	2,280	2,550
1,374	1,300	1,484	1,425	1,378
1,355	1,280	1,485	1,400	1,362
150	115	125	120	120
10.7	10.3	10.4	13.4	12.4
水平対抗6気筒	水平対抗4気筒	直列6気筒	V型6気筒	V型6気筒
80×66	88×74	86.5×78.8	86×57	86×57
9.9:1	9:1	9.5:1	9:1	9:1
OHC	DOHC	OHC	DOHC	DOHC
燃料噴射	1-Solex	燃料噴射	3-Weber	3-Weber
62	48	82	62	66
乾燥単板	Fichtel Sachs 乾燥単板	乾燥単板	乾燥単板	乾燥単板
スパイラルベベル	ハイポイドベベル	ハイポイドベベル	ハイポイドベベル	ハイポイドベベル
4.428	3.909	3.920	3.625	4.875
185/70×15	165×15	185HR×14	185HR×14	185×14
ディスク	ディスク	ディスク	ディスク	ディスク
独立マクファーソン トーションバー	独立ウイッシュ ボーン、リーフ	独立ウイッシュ ボーン、コイル	独立ウイッシュ ボーン、コイル	独立ウイッシュ ボーン、コイル
独立トレーリングアーム トーションバー	リーフ	独立トレーリング アーム、コイル	独立ウイッシュ ボーン、コイル	リーフ